

Saab 9-7X Aero 2008–09

NEVS-brevet **lördag 27 april**
Föregående **fredag 26 april**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Provkörning av Volvo V60 D3

Linus Pröjtz 21 april 2019

Har Volvo V60 med minsta dieselmotorn tillräckligt med muskler, hur långt räcker det och är det prisvärt? Vi provkör.



Volvo visade nya V60 första gången under vintern 2018, närmare bestämt den 21 februari. Med andra ord har modellen nu över ett år på nacken, men redan när den visades så var det en förväntad form som tittade fram. Inte så konstigt, nyhetsvärdet i Volvos nya formspråk har trubbats av lite grann för varje ny modell som lanserats från XC90generation 2 och framåt. Med det sagt, det är fortfarande fräscht. Riktigt fräscht.

Första provkörning publicerad i nummer 12 ifjolkonstaterade att V60 gjorde allt som förväntades av den. D4-dieseln ansågs göra ett gott jobb, kraften räckte för att ge goda prestanda. Samtidigt märktes att V60 är en tung pjäs. Vid första testet, också med D4, underströks upplevelserna från provkörningen – med ett undantag. I konkurrens med Audi A4, BMW 320, Mercedes C220 och Volkswagen Passat tog Volvo V60 en övertygande seger. Egentligen inte genom att vara bäst på allt, utan att vara bra på allt samtidigt som riktiga klavertramp undveks.

Prestandamässigt klarade sig D4 bra med friska accelerationstider kombinerat med bra bränsleförbrukning. Allt detta i en bil som egentligen är tyngre än sina framhjulsdrivna konkurrenter. På den punkten är Volvo V60 med D3-motorn lite av en överraskning då den väger 1 828 kg. Det är riktigt mycket bil att släpa på, inte minst för en motor med 150 hästkrafter och 320 newtonmeter.

Vad innebär det i praktiken? I stadstrafik drabbas bilen inte av den lägre effekten. Kombinationen med den 8-växlade automatlådan är bra, det är en effektiv lösning som dock inte går helt ryckfritt alla gånger. När vi kommer ut på öppen väg i högre hastigheter runt 80-100 så märks direkt den lägre effekten. Där D4-versionen utan problem kunde genomföra en effektiv och säker omkörning i alla situationer, där blir D3 klart långsammare.



I stadstrafik drabbas bilen inte av den lägre effekten. Kombinationen med den 8-växlade-automatlådan är bra, det är en effektiv lösning- som dock inte går helt ryckfritt alla gånger.

För långsam? Nej, det ska vi inte säga. Men det är på gränsen och klart är att D3 kräver betydligt bättre planering och överblick från föraren vid omkörning. Med full last då? Då kommer vi in på en annan punkt, för vår V60 D3 får bara lasta 402 kg. Att automatiskt betrakta Volvo V60 som en laståsna är därmed fel.

Förbrukningen längs landsväg och motorväg landar på snåla 0,58 i ytterst normalt tempo, inte illa för en bil som rullar på dubbdäck. Förvisso Nokian Hakkapeliitta 9 som vi från vinterdäcks-testerna vet rullar lätt, men ändå. Just när det gäller vinterdäcken måste vi skjuta in en detalj då provkörningsbilen är extrautrustad med luftfjädring, så kallat aktivt chassi med Four-C. Vad som inte framgår alla gånger är att detta tillbehör (+11 900 kronor) även innebär att bromsarna blir större och att detta i sin tur innebär att även vinterhjulsfälgarna måste vara minst 18 tum stora.

Den här bilen rullar på 235/45 R18-däck, något som innebär en kännbar prisökning jämfört med de 225/50 R17-däcken som bilen kan rulla på i standardutförande. Komforten i vår extra-utrustade bil (Klimatpaket, Lastpaket, Loungepaket pro, Teknikpaket pro med mera) är bra, men inte överdrivet bra. Långsittning i stolarna ger en något trött kropp och chassit sorterar inte bort de mindre ojämnheterna – oavsett inställning av det luftdämpade aktiva chassit.

Samtidigt är bilen trygg och säker i sina reaktioner utan att vara sportigt lagd. Just där brister V60, eller vinner – beroende på vem man frågar. Men själva tanken med justerbar luftfjädring och olika körlägen bör väl vara just olika upplevelser? Sammantaget framstår V60 fortfarande som en kompetent vagn som skakade av sig morgonstart utan motorvärmare vid -25 grader utan bekymmer. Men D3 är i svagaste laget.

Klimatanläggning samt värme till stol och ratt sköts via skärmlösningen, inte uppskattat av alla.

Det här är nytt!

Motorn

Borta är de fläskiga motorversionerna från introduktionen och kvar står en klassisk dieseldriven bruksmotor på 150 hästkrafter och 320 Nm vridmoment. VEA-motorn på 1 969 kubikcentimeter, här i sitt svagaste utförande. Starkaste dieselversionen heter D5 och är på 235 hästar och 480 Nm.



Med 150 hästkrafter och 320 Nm i vridmoment blir V60 D3 i svagaste laget.



Minst 18 tums vinterhjul när bilen är utrustad med det aktiva chassit. Dyrt!

Volvo V60 D3

Pris Från 336 900 kronor, säljs nu.

Motor Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 3 750 r/min, max vridmoment 320 Nm mellan 1 750-3 000 r/-min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring fram, tvärgående bladfjäder bak, krängningshämmare fram/bak/fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 2 tvär-ställda länkarmar per sida.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 287, längd 476, bredd 185, höjd 143, spårvidd f/b 161/161. Markfrigång 12,8. Tjänstevikt 1 828, maxlast 402, max släpvagnsvikt 1 800. Tank 55 liter. Baga-gevolym (VDA-liter) 529-1 441 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,9 s, toppfart 205 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,55 l/mil, landsväg 0,42 l/mil, blandad körning 0,47 l/mil. CO2 120 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt 4 282 kronor per år under de tre första åren därefter 2 430 kronor per år.

Rivaler



Audi A4 2,0 TDI 150 Avant
Framhjulsdriven med 150-hästarsdiesel och 320 Nm, alltså i stort sett identisk med V60. Uppdateras inför 2019, men ytterst marginellt.
Pris: 376 100 kronor.



Mazda 6 2,2D 150 Wagon automat
Samma antal hästar, men mer vrid (380 Nm). Fick en mild uppdatering 2018, men interiört börjar 6:an kännas till åren.
Pris: 314 400 kronor.



GALLERI
Volvo V60 2019
116 bilder

Linus Pröjtz

SVENSKA DAGBLADET

2. Tesla blickar mot självkörande taxibilar

Gustav Sjöholm / TT 2019-04-23 01.07

Redan nästa år vill entreprenören Elon Musk att hans Tesla konkurrerar med Uber. Skillnaden är att elbilsjätten vill göra det utan förare, företagets elbilar ska kunna köra utan att någon håller i ratten. Men uttalandena möter skepsis.



Tesla-bilarna är redan i dag delvis självkörande, i och med styrsystemet "autopilot".
Men Teslachefen Elon Musk tror på helt självkörande bilar redan nästa år.

– Jag känner mig väldigt säker när jag förutspår autonoma "robottaxi" nästa år, säger entreprenören och Telslachefen Elon Musk vid en presentation för investerare, enligt AFP.

Företaget ska skapa en tjänst liknande Uber eller Airbnb, där den som äger en Teslabil kan välja att vara med i ett nätverk där andra får använda ens bil.

Musks uttalande kom i samband med att Tesla presenterade ny hårdvara för att göra det möjligt med helt självkörande bilar. Det rör sig om ett chip som installeras i alla Teslabilar, som med uppdateringar ska göra det möjligt för fordonet att köra helt på egen hand, från och med andra kvartalet nästa år.

Elon Musk hoppas att bilarna ska godkännas av myndigheter på sina håll nästa år. Han menar att en fördel är att företaget använder sig av data som samlas in av bilar i trafiken, till skillnad från andra bolag som använder sig av simulatorer.

– Vi har ganska bra simulatorer också, men de fångar inte den långa rad av saker som händer i den riktiga världen. Den riktiga världen är verkligen konstig och rörig, säger han enligt AFP.

– Först verkar det osannolikt – hur kan Tesla, som aldrig gjort ett chip förut, kunna göra värdens bästa chip. Men det är vad som objektivt har inträffat, säger Musk.

Men Teslas presentation väcker en del frågor. Bland annat har tidpunkten – dagarna innan delårsrapporten ska presenteras – ifrågasatts. Steven E Shladover, som forskat på tekniken för självkörande bilar i 45 år, säger till CBS News att Musks prat om självkörande bilar bara är hajp.

– Tekniken för att göra det han hävdar existerar inte i dag. Han har den inte och ingen annan har den heller, säger Shladover.

Feber

3. Model S börjar brinna i ett garage

Av Bobby Green 2019-04-23 KL 16:00

Tesla utreder orsaken



FILM: [***https://youtu.be/AWi7AeZaNcI***](https://youtu.be/AWi7AeZaNcI)

Videon vi ser sägs vara från en övervakningskamera i ett garage i Shanghai. En parkerad Tesla Model S fattar plötsligt eld och brinner sedan upp samtidigt som den skadar andra bilar i garaget. Efter att Tesla fick nys om händelsen skickade man personer till platsen för att utreda orsaken. Ingen person uppges ha blivit skadad.



Snubbe lurar folk att deras bilar brinner Med hjälp av en app



Snubbes Jeep började brinna ute i vildmarken

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Skoda Kodiaq RS 2,0 TDI 4×4

Robin Törnros 20 april 2019

Liksom de flesta nya bilar vill även Skoda Kodiaq vara bra på allt. Med Kodiaq RS får du en terrängduglig familje- sportbil i samma paket. Funkar det?



Det luktar koskit när jag kliver ur planet vid den lilla flygplatsen i Jerez, södra Spanien, som Skoda i stort sett abonnerat för lanseringen av Kodiaq RS. Den spanska landsbygden susar förbi utanför bilfönstret innan vi anländer till en dystopisk bild av ett övergivet semesterparadis under lågsäsong. Gigantiska hotell står tomma och på gatorna syns några färgglada Kodiaq RS.

Jag blir tilldelad en Kodiaq med färgen Race Blue, lanseringsfärgen för RS-versionen och samma som vi sedan tidigare sett på Octavia RS. En färg som i mina ögon klär Kodiaq bra och får den att sticka ut från mängden. Utöver färgen särskiljer sig RS med bland annat svartlackade detaljer som grill, sidospeglar och takrails. Samt röda bromsok som omsluts av stora tjugotumsfälgar. Oken griper också om skivor som når en diameter på 340 respektive 310 millimeter fram och bak. Liksom kusinen Seat Tarraco som vi provkörde i Teknikens Värld nummer 2/2019 har Kodiaq RS LED-belysning runt om som standard.

Jag närmar mig påfarten till A-381 mot Gibraltar och trycker högerfoten mot golvet. Tack vare dunderhonungsdosen i form av en tvåliters 240-hästarsdiesel levereras maxvrid, 500 Nm, redan från 1 750 r/min. Det ger Kodiaq RS en rejäl skjuts framåt och jag måste snabbt släppa av för att matcha begränsningen på 120 km/h. Enligt Skoda ska 0-100 km/h avklaras på 6,9 sekunder, det är inget jag betvivlar och det känns också helt rimligt för denna typ av bil. Motorljudet är härligt bamsebrummande, nästan lite för härligt för att komma från en dieselmotor. Ljudet kan härledas till Kodiaqs högtalare och är därmed helt syntetiskt vilket förtar den sportiga känslan avsevärt och känns fel.



De modellspecifika sportstolarna klädda i alcantara och skinn kramar om bra och är mycket bekväma, till det hör att det inte är några problem att hitta en riktigt bra körställning. Något som stör är dock det vindbrus som kommer från området kring B-stolpen i motorvägsfart, mer än i kusinen Seat Tarraco. Men tacksamt nog är akustikrutor standard i RS på den svenska marknaden, det verkar dock saknas på dagens provbil och kan förhoppningsvis stävja bruset. Alltså bättre ljudisolerade främre sidorutor.

Kodiaq RS har tjugotumsfälgar som standard till skillnad från 17-tummare i grundversionen Ambition. Trots stora fälgar rullar bilen behagligt och sväljer mindre potthål och liknande utan problem. Nära Gibraltar öppnar sig himlen och det fullkomligt öser ner samtidigt som stormvindar drar fram. Det regnar på tvären. Kodiaq känns dock spårsäker och den enda anledningen till att jag måste sänka hastigheten är på grund av vindrutetorkarna som inte hinner med allt vatten. RS upplevs trygg.

Väl framme vid Gibraltar blir jag varse om något jag helt glömt bort, det tillhör ju så klart Storbritannien. Mitt pass ligger kvar på hotellet och jag blir tvungen att vända i gränskontrollen. Pinsamt! Men i Gibraltar finns ändå inte så mycket vägar att köra på, det är ju trots allt därför jag är här. Knappen för att ändra körläge sitter nedanför växelväljaren, Sport-läget aktiveras när den spanska landsvägen breder ut sig framför mig. Oj vilka vägar!

Kodiaq RS spänner sig. Fjädring och styrning blir styvare, växellådan drar mer på växlarna och det syntetiska motorljudet blir än mer tydligt. Skillnaden i styrkänsla är markant, rattrörelser blir tyngre och trots vikt på nästan 1,9 ton upplevs bilen alert.

Om jag bortser från det fejkade motorljudet är motorn härlig. Riktigt vridstark och effekten finns där hela tiden, växelpaddlarna på ratten förblir oanvända då den sjustegade dubbelkopplingslådan klarar sig galant på egen hand. I kurvor uppvisas en lätt understyrning vilket kan förväntas av en bil i denna viktklass. Fjädringen är stum och bidrar till en sportig känsla men i längden blir det dock tröttsamt med den stötiga karaktären, men värst är det ständigt närvarande motormorrandet från högtalarna. Det kommer säkerligen att tilltala en hel del personer i målgruppen, men jag är inte en av dem.

Kodiaq RS säljs nu men priset är dock rejält mycket högre än tidigare toppversionen Laurin & Klement med 190-hästars diesel. RS kostar från 440 400 kronor, 45 000 kr mer än nämnda syskon. Men då får du också mer än bara en starkare motor. Utöver tidigare nämnda detaljer ingår standardutrustning som bland annat dynamiskt chassi, svart innertak, alcantaraklädda detaljer liksom kolfiberdekor på dörrar och instrumentpanel. Även adaptiv farthållare, digital instrumentpanel, filhållar- och kökörningsassistans samt dödavinkelvarnare. Men det är funktioner som också är standard i andra billigare Kodiaq-versioner.

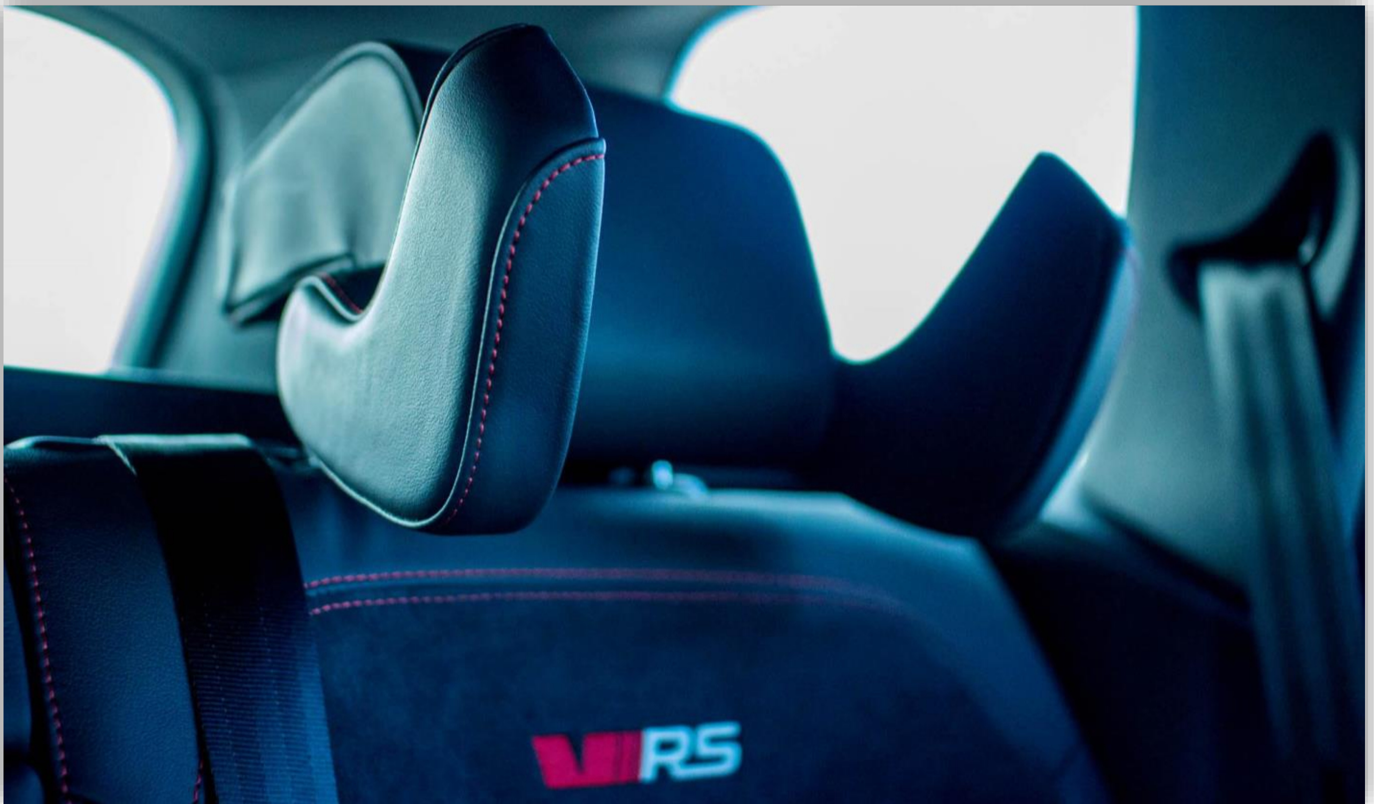


Körlägena är sex. Eco, Comfort, Normal, Sport, Individual och Snow.

Liksom vanliga Kodiaq kan RS utrustas med två extra sittplatser som kostar 5 900 kronor extra. Nya RS-versionen är därmed välutrustad men dyr för att vara en Skoda. Samma motor i kombination med Volkswagen Tiguan kostar 14 000 kronor extra. Den starka dieselmotorn gör sig dock riktigt bra i Kodiaq och de RS-specifika detaljerna får den att sticka ut från syskonen.



Digital instrumentering är standard och kan anpassas efter behov. Här i Sport-läge.



Huvudstödshornen ingår i sovpaketet tillsammans med filt och soljalusi. Kostar 2 800 kr.

Det här är nytt!

Motor Kodiaq utrustas med samma motor som i kusinen VW Tiguan GTS. 240 dieselhästar.
Fälgar För första gången någonsin standardutrustas en Skoda med tjugotummare.
Sportstolar RS-versionen har helt egna stolar med bättre stöd och ett mycket sportigare utseende.



De modellspecifika sportstolarna klädda i alcantara och skinn kramar om bra och är mycket bekväma, till det hör att det inte är några problem att hitta en riktigt bra körställning.



Skoda RS är välutrustad från start, det enda som inte ingår är Robin.

Skoda Kodiaq RS 2,0 TDI 4×4

Pris 440 400 kronor, säljs nu. Motor: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Dubbelturbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 81,0/95,5 mm, cylindervolym 1 968 cm3. Max effekt 240 hk (176 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 500 Nm mellan 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående länkarm och 3 tvärställda länkarmar.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 R20.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 279, längd 470, bredd 188, höjd 169, spårvidd f/b 160/157. Markfrigång 19,7. Tjänstevikt 1 880, maxlast 616, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 60 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 530-1 960 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 6,9 s, toppfart 221 km/h.

Bränsleförbrukning NEDC: Stad 0,74 l/mil, landsväg 0,58 l/mil, blandad körning 0,64 l/mil. CO_2 167 g/km.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt 9 446 kronor per år under de tre första åren därefter 4 099 kronor per år.

Rivaler



BMW X3 xDrive25d
Rejält mycket dyrare och svagare men ändå snabbare är Kodiaq RS, om än marginellt. Det är inte vanligt att ha BMW som rival till en Skoda. Pris: 496 500 kronor.



Volkswagen Tiguan Allspace GTS
2,0 TDI 4Motion Exakt samma drivlina som i Kodiaq RS, det mesta under skalet är detsamma för den delen. Här ligger valet mer i vilket märke ditt hjärta klappar för.
Pris: 454 000 kronor.



GALLERI
Skoda Kodiaq RS 2019
59 bilder



5. Aston Martin Vantage V12 Zagato är tillbaka

Av Bobby Green 2019-04-23 kl 15:30

Kommer även som Speedster



2011 presenterade Aston Martin tillsammans med Zagato en hyllning till ikoniska DB4 GT Zagato från 60-talet. Det var en Vantage V12 som fått sig ett lite annat utseende och inte helt oväntat en mycket högre prislapp. Endast 150 stycken tillverkades och alla gick åt rätt så omgående, trots att de kostade från 330.000 pund styck. Nu gör versionen comeback tillsammans med en Speedster-version och så här ser de båda bilarna ut.

Vill man ha en får man nog vara ännu snabbare denna gång än sist, för nu ska bara 38 stycken bilar tillverkas totalt. De kommer att byggas av företaget AF Racing AG som är partner till Aston Martin inom motorsporten. Namnet blir Aston Martin Vantage V12 Zagato Heritage Twins by R-Reforged och de första leveranserna ska ske under årets fjärde kvartal.

motorauthority.com +



Aston Martin och Zagatos kärleksbarn är fött

Aston Martin presenterar DBS GT Zagato

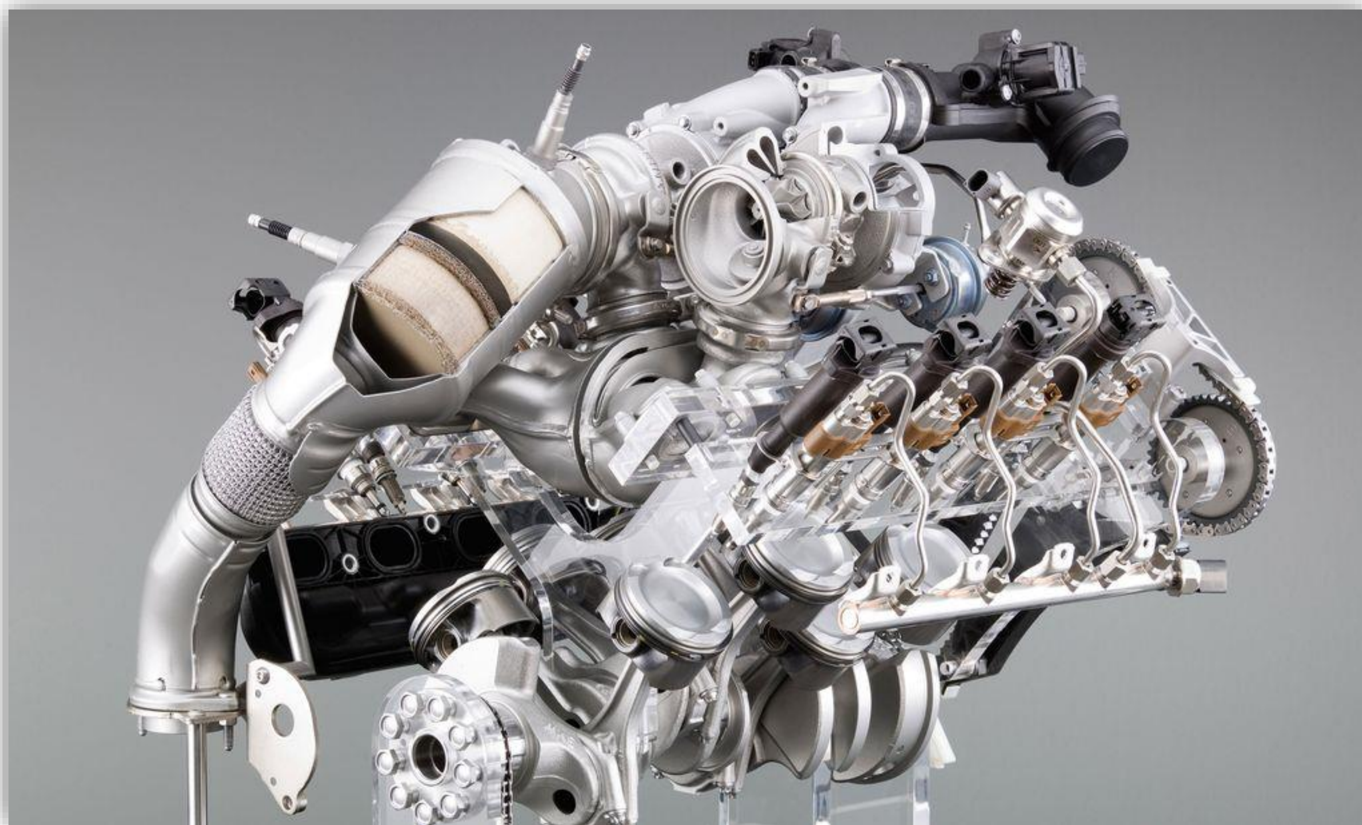
Nya bilder på Vanquish Zagato Shooting Brake

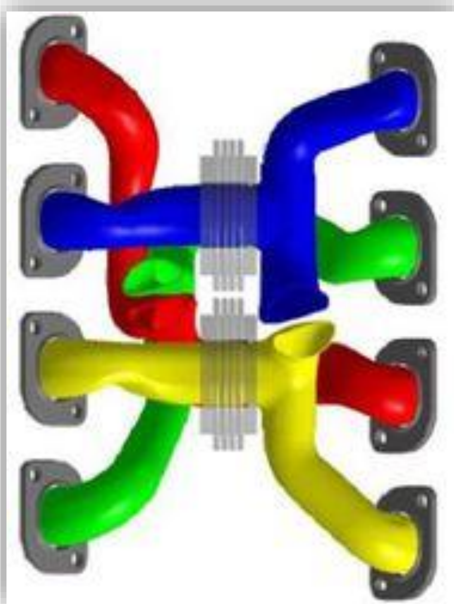


6. Under huven: Här är motorn som ger BMW M5 ursinniga prestanda

Av Jens Trulsson, Publicerad 2018-10-06 07:39

Vi har precis testat senaste generationen BMW M5. Vid första anblicken en vanlig 5-serie men så är det inte. Så här skiljer sig M-motorn från den "civila" versionen.





S63-motorns innovativa cross engine-grenrör som eliminerar de stockningar av avgaspulser som annars kan hämma turboladdarnas effektivitet.

När BMW M bygger motorer får de prefixet S, de vanliga motorerna börjar vanligen på M eller N. Därefter följer B och storleken på motorn, i detta fall 4,4 liter. T står inte för turbo utan för technical update och 4 är för att detta är den fjärde versionen av S63-motorn som debuterade i BMW X5/X6 M 2010.

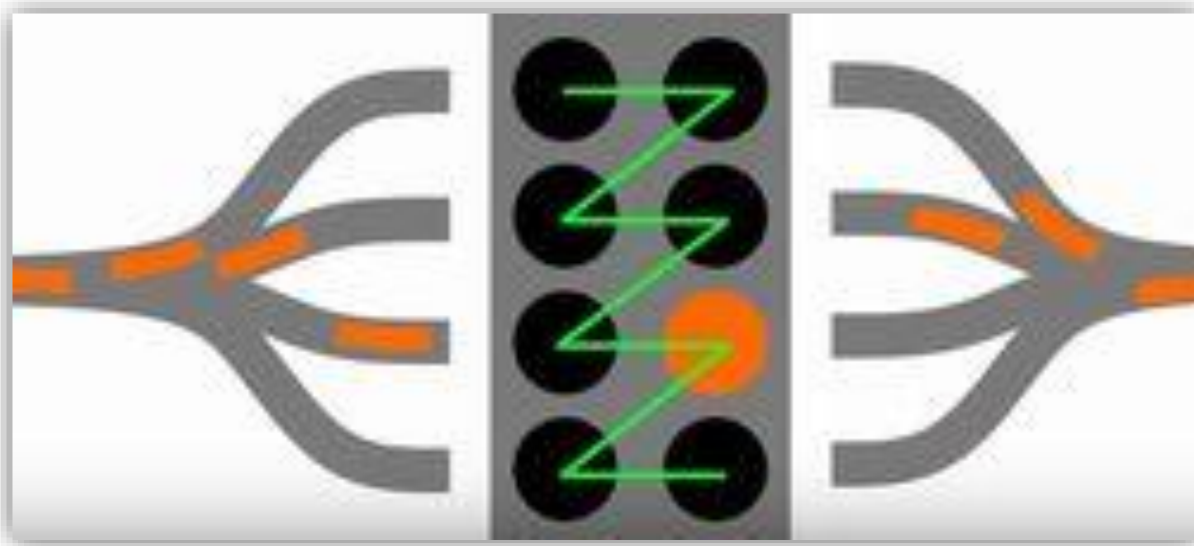
Jämfört med den "civila" versionen som också är turboladdad har S63 twinscrollaggregat och ett "pulse tuned cross engine" grenrör. Fyra separata rör förbinder de båda cylinderbankarna med turboaggregaten.

Detta gör att det hela tiden kommer ett jämnt flöde av avgaspulser till turboladdarna, trots att S63 har en korsad vevaxel och därmed en ojämn tändföljd mellan cylinderbankarna (se texten om platt eller korsad vevaxel nedan). Därför har M5 också ett vassare ljud än det traditionella V8-gurglet som motorer med korsade vevaxlar brukar ha. Typ AMG.

KORSAD ELLER PLATT VEVAXEL?

Det finns för- och nackdelar med båda. Men vi börjar med ljudet. Gurglet vi mest förknippar med en V8 kommer från en korsad vevaxel – alltså en vevaxel där vevtapparna sitter i 90-graders vinkel från varandra och ser ut som ett kors om man tittar på den från kortsidan.

En platt vevaxel har 180 grader mellan vevtapparna och ser således platt ut om man tittar på den från kortsidan. Ljudet är rejsigt och hårt och slutar ofta med ett ylande.



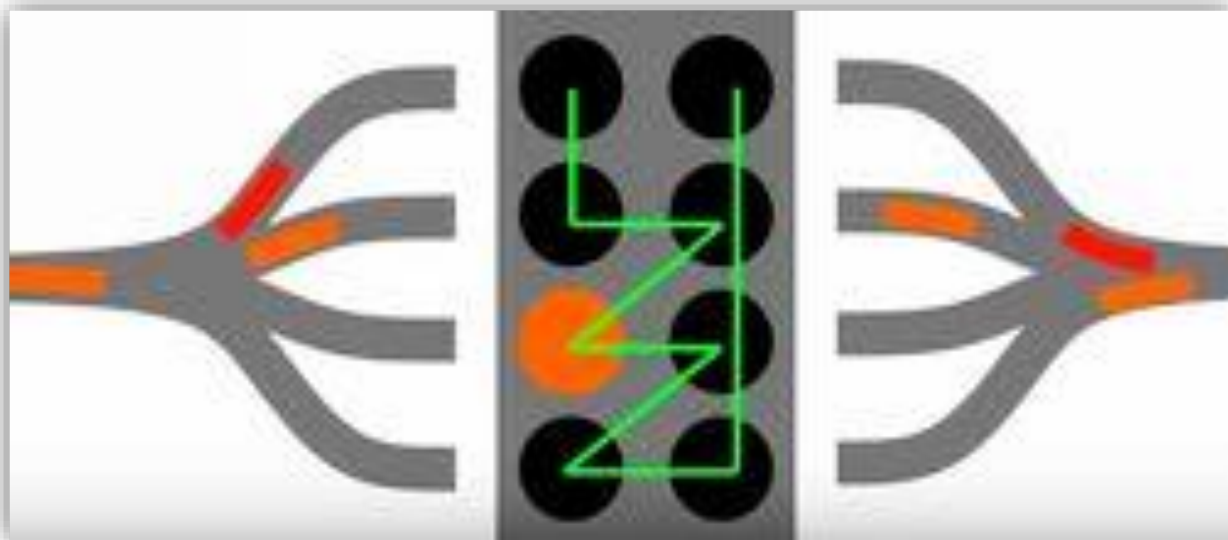
Tändföljden hos en motor med platt vevaxel. Jämnt och snyggt.

Ljudet vi hör är en konsekvens av avgaspulserna som i sin tur beror på cylindrarnas tändföljd.

Fördelarna med en platt vevaxel är höga varv, den är lätt att ställa in, har låg vikt och häftigt ljud. Nackdelarna är buller, vibrationer och kärvhet samt vanligtvis, en kortare livslängd. Många av fördelarna med en platt vevaxel kommer från motorns tändföljd, som blir jämnt fördelad mellan cylinderbankarna – höger, vänster, höger, vänster och så vidare i ett sicksackmönster.

Tänk dig blixtlåsprincipen i trafiken: När den tillämpas korrekt flyter det smidigt. Samma sak blir det med avgaspulserna som lämnar motorn. Eftersom de båda cylinderbankarna turas om att tända hjälper det jämna flödet av avgaspulser till att "dra" ut nästa puls eftersom det skapas ett litet vacuum efter varje puls. Ett fenomen som kallas exhaust scavenging och som gör att motorer med en platt vevaxel kan varva högt.

Vad sägs om Ferrari 458 Speciale och 9 000 r/min? Ferrari har endast byggt V8-motorer med platt vevaxel – sedan 1955!



Tändföljden hos en motor med korsad vevaxel.
Hur man än vrider och vänder på det får man inte till en jämn tändföljd.

En korsad vevaxel kan inte få till en jämn tändföljd mellan cylinderbankarna hur man än gör. Två cylindrar per sida kommer alltid att behöva tända i följd vid ett tillfälle. Detta gör att motorn får lite svårare att andas (speciellt vid höga varvtal) eftersom avgaspulserna ibland krockar och inte får till det perfekta vacuumflödet för att kunna utnyttja exhaust scavenging.

Däremot har motorn en bättre inbyggd balans men det kräver stora motvikter på vevaxeln vilket ger den en tröghet som motverkar höga varvtal och motorn svarar heller inte lika snabbt som en med platt vevaxel. På grund av den stora vevaxeln kan vevhuset behöva göras större vilket höjer motorns tyngdpunkt.

Det finns fördelar och nackdelar med båda men sammanfattningsvis är en korsad vevaxel till för komfort och en platt dito är till för rejsiga egenskaper.



[Test: V8 mot el – Tesla Model S mot BMW M5 och Dodge Challenger]

HÖGSTA VÄXELN

7. Gran Turismo: Bmw Z3 Coupé

21 april, 2019 **text av Lukas Dafnäs och Gunnar Dackevall**

När FerrarI FF Introducerades var Bmw Z3 Coupé det Första man tänkte på! Det har medfört att Intresset har ökat starkt.



Jag älskar udda bilar. Bilar som man antingen hatar eller älskar. Gärna extrema. Det kan handla om Ferrari FF, som med sin helt sjukt modiga design delade upp världen i två läger. Samma gäller Lamborghinis försök att bygga en stor familjebil på 70-talet. Jag talar förstås om Lamborghini Espada. Men båda dessa bilar är svindyra och långt utom räckhåll för mig och min plånbok. Ibland måste man lära sig att drömma med plånboken också. Det har jag som tur är lärt mig – och den drömmen heter BMW Z3 Coupé.





BMW lanserade BMW Z3 i öppet roadsterutförande 1995. Bilen fick en rejäl PR-boost tack vare James Bond som i filmen Goldeneye sågs jaga skurkar i sin blå BMW Z3. Att man sålde mer än 100 000 Roadsters de fyra första modellåren talar för att man lyckades ganska bra med att övertyga kunderna om att det var en cool liten bil.

När BMW lanserade BMW Z3 Coupé 1998 var jag åtta år gammal och föll redan då som en fura för den annorlunda designen. Tyskarna kallade BMW:s modiga design lite elakt för ”sportskon”, medan den på annat håll pratades om som ”brödburken”. Varje gång jag ser en BMW Z3 Coupé på gatan noterar jag hur människorna runt omkring inte kan motstå att titta. Barn, män, kvinnor och pensionärer, alla noterar bilen. Den fick onekligen ett helt annat stuk med tak och den kaxiga karossavslutningen.

BMW beslöt också att skippa de klenare fyr- och sexcylindriga inroparversionerna i coupén, och satsade bara på sexor från 2,8 liters volym och uppåt.

Karossen var betydligt mer vridstyv än Roadsterns ganska veka bygge, och fjädringen i Z3 Coupé var uppstramat jämfört med cabben. Det bäddade för att BMW kunde ladda Z3 Coupé med mer effekt och den vassaste M-versionen med M3:ans 3.2 liters sexa blev toppmotor med sina 321 hästar.

Det var den sistnämnda jag föll pladask för. Ljudet, designen, det lite vilda. BMW Z3M Coupé är en av de absolut kaxigaste bilarna från min uppväxttid. De breddade skärmarna och de fyra piporna bak – WOW!

I och med att mitt intresse och mina drömmar ofta landar i miljon- och i många fall tyvärr även mångmiljonklassen är BMW Z3 Coupé, som du kan köpa i gott skick från 120 000 kronor idag, räddaren i nöden. Det skall dock sägas att om du vill ha just en Z3M får du vara beredd att öppna plånboken ännu mer. Dessutom är det en bil som kan vara knivig att få tag på i Sverige – få exemplar såldes här.

Medan cabben fick en stämpel som en bil för posörer och frisörer, blev coupén mer seriöst tagen av sportvagnsfansen.



Expertens analys: Lukas är någonting intressant på spåret här, och de designmässiga parallellerna med Ferrari FF är inte alls tagna ur luften – Z3 Coupé är en klassisk Shooting Brake som sticker ut ur mängden.

Rent körmässigt är konstruktionen kvar i 1980-talet, med hjulupphängningarna hämtade från E30-generationens 3-seriebilar. Det betyder att bakvagnen styr en del vid infjädring, och att framvagnen inte är särskilt solitt upphängd i sina McPherson-ben. Jag minns fortfarande med lätt hjärtklappning en resa längs den gropiga och spåriga E18-sträckan mellan Köping och Arboga där jag tänkte blåsa ur en Z3M Coupé för att kolla högfartsstabiliteten.

Illa, kunde jag konstatera. De breda däcken spårade vilt, och det behövdes rätt mycket styrkorrektioner för att hålla den på rätt köl över vägens kompressioner när mätarnålen passerade 250 km/h (det är preskriberat nu).

Man kan tveklöst säga att M-versionen av Z3 är övermotoriserad med råge, och rent körmässigt är de svagare sexorna mer harmoniska. Men vem säger att harmoni är något att eftersträva i varje läge? Bilen är livlig och kul att ratta i mer normala hastigheter, och fungerar bra så länge man håller ordning på hjulvinklarna och undviker trottoarkanter.

BMW Z3 byggdes i stort antal, i knappt 300 000 exemplar totalt mellan åren 1995 och 2002, vilket gör mainstreammodellerna ganska ointressanta som investeringsobjekt (även om en fyrcylindrig Z3 Roadster kan vara en nog så trevlig sommarcab). Den intressanta versionen är just coupén, som bara gjordes i 17 815 exemplar, varav 6 291 i M-version. M Roadster byggdes i större antal, 15 322 exemplar, vilket förklarar att coupén faktiskt är mer sällsynt och därmed dyrare. Z3M Coupé har också varit betydligt mer utsatt för våldsamma trimningsförsök, vilket varken den redan hårt trimmade M3-motorn och chassit gillar, och det smalnar av det tänkbara utbudet ännu mer.

Lukas kommer att få betala runt 200 000 kronor för ett vettigt exemplar av Z3M Coupé med runt 10 000 mil på mätaren när det är dags. Sköter han om den är det en placering bättre än bankboken.

catawiki

8. Auktion på klassisk bil

Citroën - SM – 1972

Expertens värdering: 40 700 € - 44 800 €



”MASKINÖVERSATT”

Kan hämtas i: Italien - med italiensk registrering - 68208 km - 2 Mycket bra skick - minimala tecken på slitage

Märke:	Citroën (Mer objekt)
Modelltyp:	SM
År:	1972
Stationerad i:	Italien
Modell:	Sedan (Mer objekt)
Miltal:	68208 km
Registreringpapper närvarande:	med italiensk registrering
Skick:	2 Mycket bra skick - minimala tecken på slitage
Växellåda:	Manuell
Drivmedel:	Bensin
Färg:	Grön
Hästkrafter:	170
Slagvolym:	2753






C I T R O E N



NyTeknik

9. Deras teknik hindrar elcyklar från att välta

2019-04-23 13:28 **John Edgren**

Delfts tekniska universitet har utvecklat systemet som ska göra det omöjligt att köra omkull. Steer Assist består av en elmotor i styret vars algoritmer justerar elcykelns styrning.



Enligt Nederländernas institut för trafiksäkerhet är antalet dödliga trafikolyckor på nedgång i landet. Samtidigt konstaterar Swov (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeers-veiligheid) att cykelolyckorna ökade med cirka 30 procent mellan åren 2000-2010.

Bakom statistiken döljer sig seniorerna. Årligen skadas i landet 4 280 cyklister som är 55 år eller äldre i allvarliga olyckor – och 120 personer i åldersgruppen avlider som följd. Enligt Swov ligger samhällets kostnader för en allvarlig olycka på 281 000 euro.

Elcyklarna har bidragit till den negativa statistiken – inte minst på grund av sin högre vikt. För att hitta en lösning på problemet har Delfts tekniska universitet gått samman med cykeltillver-karen Gazelle och har utvecklat en elcykel med Steer Assist. Systemet bygger på en smart motor som sitter i styret, och i hastigheter över fyra kilometer i timmen justeras styrningen så att cykeln inte kan köra omkull.

Sensorer känner av när cykeln är på väg att välta

Delft har lagt 15 år på att studera varför cyklar välter, och redan 2011 presenterade universitetet en matematisk modell med 25 fysiska parametrar som sammantaget kan förutse en cykels stabilitet vid olika hastigheter. Forskningen har varit avgörande för att ta fram den nya lösningen.

– Rent tekniskt är det ganska enkelt. Du behöver en sensor som känner av när cykeln är på väg att välta, en motor som kan justera styrningen och en processor för att kontrollera motorn. Det svåraste är att hitta de rätta algoritmerna för processorn och det var där som vår forskning kring cyklars stabilitet visade sig vara enormt viktig, säger Arend Schwab vid TU Delft på universitetets hemsida.

Läs mer: Danska elcykelsuccén om hatkärleken till finansiärerna

Det kommer att dröja att antal år innan en färdig produkt kan finnas på marknaden. Inledande försök med prototypen har visat att en del av testförarna upplever att hjälpmedlet gör elcykeln lättare att balansera.

Nu ska forskarna titta närmare på vilken typ av stöd det är som cyklisters vill ha, och utvärdera säkerhetsaspekterna kring tekniken. Både Delft och Gazelle tror att liknande system kan bli standard i framtiden, och bidra till att äldre personer kan fortsätta cykla.

Film från Delfts tekniska universitet:



FILM: ***https://youtu.be/rBOQp2uY_lk***

RELATERADE ARTIKLAR

Danska elcykelsuccén om hatkärleken till finansiärerna

Så funkar elcykelns tre tekniska nivåer

Klassiker

10. Grattis Hillman Minx!

Publicerad 27 april **2009**

I dag när Engelbrekt har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Minx.



Minx är ett engelskt ord som nu mest översätts med fräck slyna men som hade den mer oskyldiga betydelsen **yrhätta** när bröderna Rootes 1931 valde namnet Minx för en ny modell av Hillman.



Minx fanns 1934 som tvåsitsig roadster
som trots utseendet inte ansågs som en sportbil.

Hillman Minx tillverkades under nära 40 år i flera upplagor. Det var en volymbil i den lägre mellanklassen med **konventionell teknik**. I England ansågs Minx vara lite **elegantare** än konkurrensen från **Austin och Morris**.

Minx slutade tillverkas 1970, samma år som Rooteskoncernen blev Chrysler United Kingdom Ltd.



En sportbil var Aero-Minx med trimmad motor och splinesmonterade ekerhjul. Strömlinjeform var högsta mode 1934 men Aero-Minx fanns också i två öppna varianter i traditionell stil.



Här kommer Spara med sitt kassaskrin och uppmanar 1939 års bilkunder att köpa en Minx, som nu klätts i en bullig kaross av sent trettiotalssnitt. Karossen blev självbärande från 1940.

Förkrigsmodellen moderniserades 1947 med inbyggda strålkastare och rattväxel.
De flesta var täckta men det fanns också en elegant Drophead Coupé.



Londons första bilsalong efter kriget ägde rum 1948. Där visade Rootes en helt ny Hillman Minx med USA-inspirerade linjer, inte så konstigt för Raymond Loewy, skaparen av Studebakers 47:or, hade konsulterats.



Nästa upplaga av Minx presenterades 1956 i en smäcker form som lite påminde om Studebaker. Motorn var den toppventilare på 1390 cc som kom redan 1954 i förra modellen.



Hillman var det enda engelska märke som i broschyrerna körde med vita däcksidor. Det passade fint på cabrioleten vars sufflett hade tre positioner, täckt, öppen och de ville, det vill säga bara öppen över framsätet.



Grundkarossen från 1956 stod sig länge.
Efter en lyckad modernisering 1963 blev 1967 det sista året. Motorn var då på 1725 cc.



En större bil togs fram som ersättare till Minx men denna sålde fortfarande så bra att den fick gå parallellt med den nya modellen som fick namnet Super Minx och kom på marknaden som 1961 års modell.



Både Minx och Super Minx avlöstes i början av 1967 av en ny Minx som i själva verket var en billighetsmodell av Hillman Hunter, en av de många varianterna i Arrowserien.

SLUT